

Kommunstyrelsens förvaltning

Datum
2025-11-13Dnr
KS/2024:490/50Sida
1 (4)Samhällsplanerare
Emma Hindrikesli.remissvar@regeringskansliet.se, kopia till
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se**Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037**

Gagnefs kommun ställer sig bakom Region Dalarnas remissvar på Nationell Plan för transportinfrastruktur 2026-2037. För Dalarna som helhet är den viktigaste prioriteringen fortsatt utveckling av Dalabanan.

Näst efter Dalabanan anser Gagnefs kommun att E16 måste få högsta prioritet. Därefter anser Gagnefs kommun att Västerdalsbanan bör lyftas fram.

Dalabanan

Dalabanan är en viktig nord-sydgående pulsåder för järnvägstransporter i Sveriges midja. Dalabanans funktionalitet är avgörande för persontransporter i Dalarna, till och från Mälardalen/Stockholm och godstransporter till och från Sveriges midja.

Dalabanan är matarlinje till det norr-syd-norrgående godsstråket och till Bergslagsbanan som i sin tur knyter ihop hamnar i både öst och väst. I norra delen av Dalabanan ansluter den till Inlandsbanan som är en viktig inlandsförbindelse till norra Sverige. Gods och persontransporter samsas om kapaciteten på Dalabanan, som i flera delar är högt belastad.

Företag och människor ska kunna verka och bo längs, i anslutning till och i förlängningen av Dalabanan.

Gods och människor ska effektivt och tillitsfullt kunna transporteras på Dalabanan. För att detta ska vara möjligt behöver Dalabanan prioriteras för att uppnå:

- Näringslivet ska kunna lita på att transporter av gods sker snabbt, robust och att det kommer fram enligt den tid som utlovats.
- Som stomme i kollektivtrafiken, bidragande till kompetensförsörjningen ska människor kunna lita på att resor sker snabbt, robust och att man kommer fram enligt den tid som utlovats.
- Attraktiva lägen, både för bostadsbyggande och logistiknav, tillgängliggörs.

För att nå detta behövs en helhetssyn och att slå fast en tydlig riktning. Först då vi som kommun ta ansvar för utvecklingen i vårt område.

Under perioden bör därför följande insatser planeras och genomföras:

- Dubbelspår längs hela Dalabanan.
- Dalabanan ska möjliggöra 3 timmars transporttid för persontrafik mellan Mora och Stockholm
- Dalabanan ska möjliggöra 1 h och 40 minuters transporttid för persontrafik mellan Borlänge och Stockholm och på kort sikt verka för att minska tiden till 2 h.
- Dalabanan ska möjliggöra att köra längre och tyngre godståg.

E16

E16 är en viktig tvärförbindelse mellan Norge och Sverige och en viktig del i det nationella stamvägnätet. I Sverige och Norge binder vägen samman de större befolkningskoncentrationerna längs stråket som är Bergen-, Oslo-, Falun/Borlänge och Gävleregionen. Dessa är betydelsefulla centra för högre utbildning, administration och samhällsservice. Näringslivet varierar starkt längs stråket och domineras av oljeindustrin i väster, skogsbaserad industri, turism och verkstadsindustri längs stråkets mellersta delar och högproduktiv processindustri i öster.

Vägen har stor betydelse för turisttrafiken och möjliggör fortsatt utveckling av tätorter och landsbygd längs sträckan. E16 ett viktigt stråk för godstransporter och arbetspendling mellan norra Mellansverige och den tillväxtstarka Oslo/Gardermoenregionen. Omkring 1,2 miljoner arbetsplatser finns utmed vägstråket Oslo- och Gävleregionen och utvecklingspotentialen för en högre ekonomisk tillväxt på ömse sidor av nationsgränsen är stor. Det ursprungliga gränsöverskridande stråktänket för E16 har hittills inte fått fullt genomslag i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen.

För en önskad utveckling krävs förbättrad tillgänglighet, kortare restider och effektivare transporter. Vidare anser Gagnefs kommun att E16 erkänns som det strategiska öst–västliga stråk det faktiskt är – precis som Norge, Finland och Militären redan gjort.

En önskvärd och rimlig målstandard för E16 är en fortsatt "grön/100 km/h-standard" efter Djurås i enlighet med den åtgärdsvalsanalys och samlad effektbedömning som har gjorts för sträckan Djurås-Dala-Floda.

E16 – Objektet E16 Borlänge-Djurås

Gagnefs kommun är oerhört kritisk till att den planerade nya vägdragningen av etapp 2, Borlänge-Djurås har satts på paus av Trafikverket. Det är en formidabel felprioritering och etappen måste färdigställs i planerad ny sträckning för att uppnå trafiksäkerhet, framkomlighet och kortare restider.

Borlänge-Djurås måste genomföras enligt planförslaget (etapp 2 och 3) inom planperioden. Större delen av de fördröjningar som uppstått inom projektet kommer av att statliga myndigheter inte kan enas om en rimlig hantering av skyddandet av en sekretesskyddad art som hittats i samband med planeringen av projektet. Gagnefs kommun understryker också att en del av fördröjningarna i projektet kommer av hanteringen av objektet i samband med fastställandet av nuvarande nationell plan för transportinfrastruktur, som utöver fördröjningar resulterat i onödig försening. Varför det inskräpes att inte upprepa samma misstag.

Gagnefs kommun betonar objektets betydelse för trafiksäkerhet och tillgänglighet i två av länets högst prioriterade vägstråk E16 och riksväg 70. Om inte alla tre etapper genomförs kommer det att inverka kraftfullt negativt på den samhällsekonomiska lönsamheten i objektet, och likaså för utvecklingen av hela regionen. Därmed är det av synnerligen stor vikt att pågående utredning av etapp 2 leder till fortsatt planering i ny sträckning.

Västerdalsbanan

Med anslutning till Dalabanan är Västerdalsbanan ett viktigt järnvägsstråk för transporter till och från västra Dalarna. Arbeta pågår för att tillskapa en förlängning av Västerdalsbanan från Malungsfors via Lindvallen och vidare mot den norska kommungränsen. Arbetet sker via ett privat och offentligt ägt initiativ i form av Scandinavian Mountains Railway AB.

Gagnefs kommun anser att Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037 ska ställa sig positiv till förslaget av en alternativt finansierad Västerdalsbana samt genomförande av en alternativt finansierad förlängning av banan mot den norska kommungränsen.

OPS som metod för alternativt utförande och alternativ finansiering behöver utvecklas mot nuvarande förslag från Trafikverket. Nuvarande förslag möjliggör endast OPS-lösningar som alternativ metod för genomförande av objekt som är fullt finansierade i nationell plan. Även metoder för genomförande av objekt som föreslås för alternativ finansiering behöver utvecklas, till exempel Scandinavian Mountains Railway.

Emma Hindrikes
Samhällsplanerare